

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES	TARIF DES ABONNEMENTS	ANNONCES ET AVIS DIVERS
Pour les abonnements et les annonces s'adresser au directeur de l'Imprimerie nationale à Rufisque.	VOIE NORMALE VOIE AERIENNE Six mois Un an Six mois Un an	La ligne 1.000 francs
Les annonces doivent être remises à l'Imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.	Sénégal et autres Etats de la CEDEAO 15.000f 31.000f. - -	Chaque annonce répétée...Moitié prix
Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs	Etranger : France, RDC R.C.A. Gabon, Maroc. Algérie, Tunisie. - 20.000f. 40.000f	(Il n'est jamais compté moins de 10.000 francs pour les annonces).
	Etranger : Autres Pays - 23.000f 46.000f	
	Prix du numéro Année courante 600 f Année ant. 700f.	
	Par la poste : Majoration de 130 f par numéro	
	Journal légalisé 900 f - Par la poste -	Compte bancaire B.I.C.I.S. n° 1520790 630/81

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

LOIS

2020	
02 juillet	Loi n° 2020-24 autorisant la prise de participation majoritaire de l'Etat dans la société anonyme dénommée Société d'Aménagement foncier et de Rénovation urbaine (SAFRU S.A) 1583
03 juillet	Loi n° 2020-25 portant orientation et organisation des transports terrestres 1584
03 juillet	Loi n° 2020-26 relative à la transfusion sanguine et aux médicaments dérivés du sang.... 1589

DECRET ET AVIS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

2020	
1 ^{er} juillet	Décret n° 2020-1493 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de la commission d'évaluation des agences d'exécution 1592

MINISTERE DES FINANCES ET DU BUDGET

Avis de signature	1594
-------------------------	------

LOIS

Loi n° 2020-24 du 02 juillet 2020 autorisant la prise de participation majoritaire de l'Etat dans la société anonyme dénommée Société d'Aménagement foncier et de Rénovation urbaine (SAFRU S.A)

EXPOSE DES MOTIFS

Dans le cadre de la mise en œuvre de la deuxième phase du PSE II, l'Etat du Sénégal a défini un nouveau programme sectoriel dénommé PROZEBID dont la deuxième composante porte sur l'accélération de la production de logements et la promotion d'une nouvelle urbanisation avec comme objectif la production de 100 000 logements sociaux.

Ce vaste programme nécessitera l'aménagement et l'équipement d'importantes assiettes foncières sur toute l'étendue du territoire national et la réhabilitation des zones d'habitat insalubre.

Pour un démarrage rapide du projet, le pôle urbain de Daga Kholpa a été choisi, principalement en raison de :

- sa localisation dans le triangle Dakar-Thiès-Mbour, au sein duquel le problème se pose avec le plus d'acuité ;

- sa connexion avec de puissants attracteurs territoriaux, déjà réalisés par l'Etat et pouvant accélérer son développement, notamment l'Aéroport international Blaise Diagne, la Zone économique spéciale, l'Autoroute à péage, le Train express régional, etc.

Toutefois, la maîtrise des coûts pour l'aménagement constitue une contrainte de taille, car nécessitant d'importantes ressources qu'il serait difficile de faire supporter au budget de l'Etat. C'est la raison pour laquelle l'Etat a choisi de s'inspirer d'expériences réussies ailleurs consistant à adopter un modèle de financement innovant basé sur la valorisation foncière, afin d'obtenir des ressources permettant de financer les travaux d'aménagement.

Pour mener à bien cette mission, il apparaît plus approprié de créer une société anonyme à participation publique majoritaire, dénommée SAFRU SA qui se présente, à cet égard, comme la forme juridique la plus adaptée pour atteindre les objectifs exposés ci-dessus, avec la diligence souhaitée.

PARTIE OFFICIELLE

Ainsi, le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'Etat à une prise de participation majoritaire au capital de la Société d'Aménagement Foncier et de Rénovation urbaine (SAFRU S.A) au sens de l'article 7 de la loi n° 90-07 du 26 juin 1990, relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté en sa séance du jeudi 25 juin 2020 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier. - Il est autorisé, à compter de la date de création, la prise de participation majoritaire de l'Etat dans le capital de la société anonyme dénommée Société d'Aménagement foncier et de Rénovation urbaine « SAFRU S.A. » conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi n° 90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique.

Le capital social de la SAFRU S.A. est fixé à dix millions (10.000.000) de francs CFA au moment de la constitution mais ce montant fera ultérieurement l'objet d'une ou plusieurs augmentations, par apports en numéraire et/ou en nature, pour atteindre le montant minimal de cinq milliards (5.000.000.000) de francs CFA.

Art. 2. - La Société d'Aménagement foncier et de Rénovation urbaine (SAFRU S.A) a pour objet d'assurer l'aménagement des sites devant abriter les programmes immobiliers de l'Etat et de contribuer aux opérations de rénovation et de restructuration urbaine.

Art. 3. - L'Etat détient au moins 51% du capital de la Société et le reste est détenu par les autres actionnaires souscrivant au capital conformément aux statuts de la Société.

Art. 4. - L'organisation, la gestion et le contrôle de la SAFRU S.A sont régis par l'Acte Uniforme relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique, par les lois et règlements en vigueur ainsi que par ses statuts.

Art. 5. - Les statuts de la Société sont approuvés par décret.

Art. 6. - La SAFRU S.A. est soumise au décret n° 2014-1212 du 22 septembre 2014 portant Code des Marchés publics, conformément à l'article 2 de ce texte.

Toutefois, dans le cadre de la valorisation des assiettes foncières à elle confiées et seulement dans ce cas, la SAFRU S.A. peut contracter avec des partenaires sur la base d'un Manuel de procédures spécifiques, approuvé par décret après avis de l'Autorité de Régulation des Marchés publics.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 02 juillet 2020.

Macky SALL

Loi n° 2020-25 du 03 juillet 2020 portant orientation et organisation des transports terrestres

EXPOSE DES MOTIFS

A travers la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des Transports terrestres, le Sénégal s'était donné pour objectif de « définir le cadre d'orientation générale et de développement du secteur dans lequel tout programme d'action devrait s'inscrire et dont toute initiative devrait s'inspirer ».

Cette loi avait permis de répondre aux préoccupations les plus prégnantes de l'époque, relatives à la politique tarifaire, à la concertation avec les acteurs et à la mise en cohérence du schéma institutionnel de gouvernance du secteur.

Plus de quinze (15) ans après la mise en œuvre de cette loi, le secteur des transports terrestres reste confronté à de nombreuses difficultés qui sont, entre autres :

- une gouvernance institutionnelle très faible ;
- une professionnalisation des acteurs balbutiante ;
- un secteur désorganisé avec une pluralité d'opérateurs privés et de syndicats ;
- une intégration transport et logistique insuffisante ;
- une rentabilité du marché du transport terrestre fortement limitée par la concurrence du transport irrégulier ;
- un parc de transport vétuste qui accentue la pollution de l'air et dégrade le cadre de vie ;
- une sécurité routière préoccupante.

Dès lors, il paraît nécessaire de réaménager le cadre institutionnel en adoptant une loi d'orientation qui va abroger la loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 susvisée.

Le présent projet de loi d'orientation, tenant compte des objectifs du Plan Sénégal Emergent (PSE), nouveau cadre de référence des politiques publiques, vise la modernisation du secteur des transports terrestres dont l'importance est avérée, au regard de ses fortes implications sociales et distributives.

A ce titre, il introduit les principales innovations suivantes :

- la mise en place d'un schéma directeur des infrastructures de transports terrestres qui sert de fondement au système de planification du secteur ;

- la création d'un Conseil national des Transports terrestres (CNTT) pour instituer le dialogue et la concertation permanents entre tous les acteurs du secteur ;
- la détermination des conditions d'âges limites pour l'importation et l'exploitation des véhicules automobiles ainsi que leur conformité aux normes environnementales ;
- l'instauration d'un mécanisme de financement qui garantit des ressources suffisantes et pérennes pour le secteur.

En outre, les objectifs de ce projet de loi tiennent compte de l'impératif d'accorder aux usagers un accès aux services de mobilité collective, à l'instar du Train Express Régional (TER) et du Bus Rapid Transit (BRT).

Ce projet de loi permettra, ainsi, à notre pays de se doter d'un dispositif novateur qui détermine l'organisation et la modernisation des systèmes de transports routiers et ferroviaires.

Le présent projet de loi est organisé en trois (3) titres :

- le titre premier est relatif aux dispositions générales ;
- le titre II porte sur les dispositions particulières ;
- le titre III concerne les dispositions finales.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté en sa séance du vendredi 26 juin 2020 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER. - DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre premier. - *Champ d'application et définitions*

Article premier. - La présente loi s'applique aux systèmes de transports terrestres de personnes et de marchandises à l'intérieur du territoire national.

Art. 2. - Au sens de la présente loi, on entend par :

- **périmètre de transport urbain** : territoire urbain soumis à une autorité unique compétente pour tout ce qui est relatif à l'organisation et à la régulation des transports publics urbains. Ce territoire peut être une commune ou une agglomération urbaine regroupant des communes contiguës ;

- **services publics réguliers de transport** : transport de personnes et de marchandises, selon un itinéraire, un horaire et une fréquence déterminés, chargées en des points désignés et matérialisés, accessible à toute personne ;

- **services occasionnels de transport** : services répondant à une demande ponctuelle de déplacement d'une personne ou d'un groupe de personnes ou de marchandises ;

- **services privés de transport** : services assurant les déplacements d'une personne ou d'un groupe de personnes à l'aide de véhicules leur appartenant ou mis à leur disposition exclusive ;

- **système de transport** : ensemble de moyens matériels mobiles et fixes, juridiques, institutionnels et financiers qui concourent au déplacement en toute sécurité des personnes et des marchandises ;

- **service public de transport** : toute activité de transport exercée par des personnes physiques ou morales pour satisfaire un besoin d'intérêt général ;

- **transport terrestre** : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre, au moyen d'un véhicule routier ou ferroviaire, des personnes ou des marchandises ;

- **transports publics ou pour compte d'autrui** : services de transport de personnes ou de marchandises offerts au public dans un but commercial, même lorsqu'exceptionnellement ils sont consentis à titre gratuit, qu'il s'agisse de transports réguliers fonctionnant dans les conditions de parcours et de prix fixés à l'avance ou de transports occasionnels effectués suivant les demandes des usagers ;

- **transports privés ou pour compte propre** : transports de personnes ou de marchandises effectués par toute personne physique ou morale pour son compte exclusif à condition que les véhicules utilisés lui appartiennent ou soient mis à sa disposition exclusive, qu'ils ne transportent que des personnes attachées à son établissement ou des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce et que les transports dont il lui revient de garder la maîtrise soient effectués exclusivement pour les besoins de l'exploitation dudit établissement ;

- **transport combiné intermodal** : prestation exécutée en vertu d'un titre unique par au moins deux modes de transport différents et couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique à l'égard du contractant ;

- **transport multimodal** : l'utilisation alternative ou association de plusieurs modes de transports pour une même liaison ;

- **transport interurbain** : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace des personnes ou des marchandises sur un ou plusieurs itinéraires reliant au moins deux agglomérations ne partageant pas le même périmètre urbain ;

- **transport urbain** : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace des personnes ou des marchandises à l'intérieur d'un même périmètre urbain ou d'une même agglomération ;

- **transport public collectif de personnes** : toute activité de transport par laquelle plusieurs personnes partagent le même véhicule avec la possibilité de destinations différentes.

Chapitre II. - *Des objectifs et des principes généraux applicables au transport terrestre*

Art. 3. - La politique des transports terrestres vise à satisfaire les besoins de déplacement des personnes et des biens, à un coût compétitif pour les usagers et la société. Elle concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, à l'aménagement du territoire, au développement durable, au désenclavement, à la promotion des échanges nationaux et internationaux, notamment africains.

Cette politique promeut la mise en place d'un système de transport multimodal intégré, privilégiant les transports capacitateurs, les solutions numériques et les technologies propres afin de réduire les externalités négatives liées aux accidents, aux nuisances, notamment sonores et à la qualité de l'air.

Les véhicules de transport public doivent répondre aux caractéristiques techniques fixées par décret.

Le système de transports terrestres doit rendre effectif le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou vivant avec un handicap ainsi que leurs accompagnateurs, de se déplacer. Il doit garantir à l'usager la liberté de choisir les moyens de ses déplacements et la faculté d'assurer lui-même le transport de ses biens ou de le confier à un organisme ou à une entreprise de son choix.

L'usager a droit à l'information sur les moyens de transports disponibles ainsi que leurs modalités d'utilisation pour réaliser son déplacement dans des conditions optimales mobilisant les technologies de l'information et de la communication.

Les opérateurs de transport ont l'obligation d'informer en permanence les usagers sur les conditions générales du contrat de transport notamment en matière de tarifs, de délais, de fréquences, d'horaires, d'assurances et de sécurité.

La politique de transports terrestres favorise la formation, le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au sous-secteur.

Art. 4. - La politique de transports terrestres garantit les conditions d'une concurrence saine entre les modes de transport et entre les entreprises, par l'organisation et la régulation de l'exploitation. Elle favorise la complémentarité, l'intégration physique et tarifaire des différents modes de transport.

Art. 5. - Les opérations de transport public de personnes ou de marchandises doivent faire l'objet d'un contrat, conformément à la législation en vigueur.

Sont considérés comme services de transports publics collectifs urbains de personnes, les services de transports publics collectifs qui s'effectuent dans un périmètre urbain.

L'exploitation d'un service de transport urbain est autorisée par voie réglementaire. L'Etat et les collectivités locales peuvent mettre en place des structures chargées de l'organisation des transports dans tout périmètre de transport urbain défini.

Sont considérés comme services de transports collectifs interurbains de personnes, les services qui s'effectuent d'une gare routière ou ferroviaire d'une agglomération urbaine à destination d'une gare d'une autre agglomération urbaine.

La création ou la gestion d'une gare routière peut être autorisée ou confiée par l'autorité administrative compétente à des opérateurs privés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

L'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans un périmètre urbain est définie dans un plan de déplacements urbains élaboré par l'autorité compétente. Ce plan doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des directives territoriales d'aménagement définies par le Code de l'Urbanisme.

Chapitre III. - *Du cadre institutionnel*

Art. 6. - Le Ministre chargé des Transports terrestres met en œuvre la politique définie dans le sous-secteur en tenant compte notamment de l'implication des acteurs.

Art. 7. - La gestion de la sécurité routière et ferroviaire est assurée par des structures autonomes placées sous la tutelle du Ministère chargé des Transports terrestres.

Art. 8. - Il est créé un Conseil national des transports terrestres (CNTT), organe consultatif, de concertation, d'orientation et de veille regroupant les représentants des acteurs étatiques, du secteur privé, des partenaires sociaux et les représentants des usagers.

Les règles d'organisation et de fonctionnement du CNTT sont fixées par décret.

Art. 9. - L'autorité chargée du Transport urbain est chargée de veiller à l'amélioration durable de la mobilité dans le cadre de la politique sectorielle des transports publics définie par l'Etat, à travers, notamment, l'organisation et la régulation de l'offre et de la demande de transport de manière à créer un environnement favorable à la compétition saine entre les différents opérateurs.

Chapitre IV. - *De la planification des transports terrestres*

Art. 10. - Les transports terrestres sont organisés dans le cadre d'un schéma directeur des infrastructures de transports terrestres et de plans de transport.

Art. 11. - Le schéma directeur fixe les orientations de l'Etat en matière de développement, d'entretien et de modernisation des réseaux routiers et ferroviaires, tenant compte des interactions avec les autres modes de transport.

Le schéma directeur, opposable aux tiers, est adopté par décret.

Les plans de transport élaborés aux niveaux régional, départemental et communal, en cohérence avec le schéma directeur national, ont pour objectifs l'organisation et le financement des réseaux de transports afin d'assurer la mobilité des personnes et des biens, dans des conditions optimales.

Art. 12. - Le plan de transport peut être élaboré à l'initiative d'une ou de plusieurs collectivités territoriales, conformément à la législation en vigueur.

Chapitre V. - *Des infrastructures, équipements, matériels et technologies*

Art. 13. - La viabilité économique, l'équité sociale et la performance écologique déterminent les choix relatifs aux investissements nécessaires à la réalisation des infrastructures publiques de transports terrestres, équipements et matériels.

Les projets routiers et ferroviaires font l'objet d'une évaluation sur la base de critères homogènes tenant compte de la rentabilité économique ainsi que des impacts sociaux et environnementaux, permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes.

Les axes prioritaires de développement des infrastructures de transports terrestres déclinés dans le schéma directeur portent sur :

- la préservation du patrimoine et le développement des réseaux routier et ferroviaire ;
- l'amélioration de la mobilité urbaine en donnant priorité aux modes capacitaires ;
- le désenclavement des localités d'accès difficiles et des zones rurales ;
- la promotion de l'approche intégrée dans le développement des corridors prenant en compte les initiatives de développement spatial.

Art. 14. - Les règles de gestion, d'exploitation, d'occupation des infrastructures de transports terrestres ainsi que de leurs dépendances sont fixées par décret.

Art. 15. - L'exploitation de tout véhicule à moteur destiné au transport public de marchandises ou de personnes doit se faire en tenant compte des exigences environnementales et du confort des usagers.

Art. 16. - Le parc automobile de transport public intègre les modes de production et de consommation d'énergie favorables à la promotion d'une croissance verte, de renforcement de l'efficacité énergétique, d'industrialisation et de compétitivité économique.

Art. 17. - L'Etat adopte et met en œuvre une série de mesures administratives et fiscales pour accompagner la politique de rajeunissement du parc automobile de transport.

Art. 18. - L'âge d'importation des véhicules usagés est fixé par décret.

Une taxe dont le montant et les modalités de prélèvement sont fixés par décret est instituée sur les véhicules polluants et ceux usagés importés.

Art. 19. - L'âge d'exploitation d'un véhicule de transport public de personnes ou de marchandises, à partir de sa date de première mise en circulation, est fixé par décret.

Chapitre VI. - *Du financement*

Art. 20. - L'Etat est chargé de réunir les moyens nécessaires au financement de la construction de nouvelles infrastructures ainsi qu'à l'aménagement et à l'entretien de celles existantes.

A ce titre, les contributions éventuelles de personnes publiques, du secteur privé ou des usagers sont versées par voie de subvention ou de fonds de concours.

Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures de transports terrestres, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelées à participer à ce financement en vertu de dispositions législatives particulières.

Art. 21. - L'usage des infrastructures et des équipements peut donner lieu à la perception de redevances.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont précisées par décret.

Art. 22. - Il est créé un Fonds de Développement des Transports terrestres (FDTT) dont la mission est de contribuer de façon durable au financement de l'investissement et de l'exploitation pour la modernisation des systèmes de transports publics.

Les ressources du FDTT proviennent notamment de subventions, de prêts, dons, legs, des recettes liées à l'exploitation des infrastructures et aux services de transports et de tous autres droits, recettes ou taxes susceptibles d'être affectés ou consentis par l'Etat, les organismes publics ou privés.

Un décret fixe les règles d'organisation et de fonctionnement du Fonds de Développement des Transports terrestres.

Art. 23. - Les tarifs de transport public de personnes et de marchandises constituent un des éléments d'orientation du choix des usagers, de la gestion des infrastructures et de la régulation dans le cadre de la politique nationale des prix.

Art. 24. - Toute sujexion de service public entraînant des pertes de recettes ou des charges additionnelles peut donner lieu à une compensation financière par le commanditaire.

Chapitre VII. - Des conditions sociales et de la sécurité des transports terrestres

Art. 25. - L'Etat définit la réglementation sociale et suit sa mise en œuvre pour le respect des conditions de travail, d'emploi, d'hygiène, de sécurité, d'organisation des secours et d'aptitude technique des véhicules de transport.

Art. 26. - La réglementation relative à la durée du travail et au temps de conduite tient compte des progrès techniques et technologiques ainsi que des conditions économiques et sociales. Dans tous les cas, les conditions de travail dans le secteur doivent répondre aux exigences de santé et de sécurité.

Art. 27. - La mise en exploitation des infrastructures et systèmes faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des risques particuliers pour la sécurité des personnes est soumise à l'approbation préalable du Ministre chargé des Infrastructures et des Transports terrestres sur la base d'un rapport de sécurité établi par une structure qualifiée.

Un décret fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les catégories de systèmes auxquelles s'appliquent ces dispositions.

TITRE II. - DISPOSITIONS PARTICULIERES

Chapitre premier. - Du transport routier

Art 28. - L'exercice de l'activité professionnelle de transport public de personnes ou de marchandises est assujetti à l'obtention d'un agrément délivré par le Ministre chargé des Transports terrestres.

Les conditions d'obtention et de retrait de l'agrément sont définies par arrêté du Ministre chargé des Transports routiers.

Art. 29. - L'exploitation d'un véhicule à des fins de transport public ou privé est soumise à une autorisation de transport dénommée licence.

Les conditions d'obtention et de retrait de cette autorisation sont définies par arrêté du Ministre chargé des Transports routiers.

Art. 30. - Les transports spécifiques dont l'exercice est soumis à autorisation sont constitués par :

- le transport scolaire ;
- le transport effectué par taxi urbain ;
- le transport de touristes effectué par les véhicules appartenant à une agence de tourisme ou de voyage ;
- le transport de malades ;
- le transport funéraire ;
- le transport par véhicules à traction animale ;
- le transport par cyclomoteurs (vélo, taxi) ;
- le transport de déménagement ;
- les services de location de véhicules mis à la disposition du public avec ou sans chauffeur ;
- le transport d'animaux ;
- le transport de denrées périssables ;
- le transport de matériel et matériaux de construction ;
- le transport de fanes d'arachide, de charbon de bois et de bois ;
- le transport de matières dangereuses.

Art. 31. - L'Etat adopte et met en œuvre une stratégie d'optimisation de la chaîne logistique, notamment en ce qui concerne les services de transports terrestres. Il est mis en place un dispositif national de coordination et de gestion du fret routier et ferroviaire.

Art. 32. - L'exercice d'une activité de transport de marchandises est soumis à la détention d'une lettre de voiture qui constitue le contrat.

Chapitre II. - Du transport ferroviaire

Art. 33. - Le réseau ferroviaire national fait partie du domaine public.

Art. 34. - La gestion des réseaux ferroviaires et celle du domaine foncier dépendant du domaine public ferroviaire ainsi que l'organisation des liaisons ferroviaires inscrites aux plans de transport sont fixées par décret.

Art. 35. - Les personnes morales de droit public ou de droit privé ayant pour objet d'exploiter au nom et pour le compte de l'Etat, d'aménager et de développer le réseau ferroviaire national peuvent créer des filiales et prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire. Elles sont soumises au contrôle de l'Etat.

Art. 36. - Toute exploitation de transport privé du réseau ferroviaire national doit faire l'objet d'un contrat conformément aux règles applicables en la matière.

Art. 37. - Dans une perspective de développement du réseau ferroviaire national d'intégration régionale, l'interopérabilité des systèmes est prise en compte dans la mise en œuvre des projets.

TITRE III. - *DISPOSITIONS FINALES*

Art. 38. - Ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi, les transports de marchandises ou de personnes effectuées par l'Armée nationale et les services de la Sûreté nationale à l'aide de véhicules leur appartenant.

Art. 39. - Les modalités d'application de la présente loi d'orientation sont fixées par décret.

Art. 40. - La loi n° 2003-04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres est abrogée.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 03 juillet 2020.

Macky SALL

Loi n° 2020-26 du 03 juillet 2020 relative à la transfusion sanguine et aux médicaments dérivés du sang

EXPOSE DES MOTIFS

Elément essentiel des soins administrés aux patients, la transfusion sanguine contribue à sauver des millions de vies chaque année à travers le monde. Elle consiste à apporter du sang ou ses composants prélevés d'un donneur sain à un patient qui en manque. La transfusion sanguine peut également, à partir du sang prélevé, servir cette matière première pour produire industriellement les médicaments dérivés du sang, utilisés pour le traitement de certaines maladies.

La transfusion sanguine participe à l'amélioration des indicateurs de santé en concourant à la réduction de la mortalité maternelle et infantile et à la lutte contre le VIH/SIDA, les hépatites, le paludisme et d'autres maladies, à travers le dépistage des agents infectieux qui en sont responsables. Ainsi, il s'avère nécessaire de veiller à la disponibilité du sang qui reste un produit vital.

Toutefois, la transfusion sanguine comporte un risque potentiel de complications immédiates ou tardives et de transmission d'infections si elle n'est pas correctement pratiquée. A cet effet, assurer la disponibilité et la sécurité du sang et des produits sanguins est une responsabilité essentielle des pouvoirs publics. C'est dans ce cadre qu'une politique nationale de transfusion sanguine (PNTS), basée sur le don de sang volontaire et non rémunéré, a été validée au Sénégal en 2006 dans le but d'assurer une autosuffisance en produits sanguins sécurisés et de bonne qualité sur l'ensemble du territoire national.

Sur le plan institutionnel et juridique, la transfusion sanguine est encore réglementée par l'arrêté n° 010939/MSPAS du 08 octobre 1990 organisant le prélèvement, le conditionnement, la distribution et l'utilisation du sang humain, de son plasma et de leurs dérivés.

Cependant, l'arrêté susmentionné connaît de nombreuses insuffisances que sont :

- l'absence d'identification précise des différents organes du secteur transfusionnel, ainsi que leurs missions ;
- la non prise en compte de l'évolution actuelle des connaissances scientifiques et techniques ;
- l'émergence de nouveaux risques immunologiques et infectieux ;
- la faible disponibilité et accessibilité des produits sanguins et des médicaments dérivés du sang sur l'ensemble du territoire national.

L'organisation actuelle de la transfusion sanguine au Sénégal est principalement basée sur le système des banques de sang hospitalières, ce qui rend très difficile leur coordination, l'harmonisation et le contrôle des pratiques transfusionnelles. Cette situation ne permet pas d'optimiser les conditions d'une meilleure disponibilité et sécurité transfusionnelle sur l'ensemble du territoire national.

L'évolution des connaissances scientifiques et techniques, l'émergence de nouveaux risques immunologiques et infectieux liés à la transfusion sanguine exigent de renforcer la sécurité à travers une actualisation des textes le régissant. Une meilleure garantie du sang, son accessibilité, ses composants et dérivés justifient également adoption de mesures réglementaires prenant en compte les évolutions techniques et scientifiques pouvant influer dans la pratique de la transfusion sanguine.

L'objectif du présent projet de loi est de formaliser le nouveau cadre institutionnel des structures de transfusion sanguine, de définir les responsabilités administratives et pénales des professionnels de la santé, les droits et devoirs des donneurs et des receveurs, ainsi que les conditions générales de la pratique transfusionnelle et de l'approvisionnement en médicaments dérivés du sang.

Il comprend six (6) chapitres :

- le chapitre premier est relatif aux dispositions générales ;
- le chapitre II concerne les organes ;
- le chapitre III traite des modalités du prélèvement de sang ;
- le chapitre IV réglemente les examens de laboratoires, la préparation, la conservation, la distribution et l'utilisation des produits sanguins ;
- le chapitre V porte sur les dispositions pénales ;
- le chapitre VI est relatif aux dispositions finales.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté en sa séance du vendredi 26 juin 2020,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Chapitre premier. - *Dispositions générales*

Article premier. - La présente loi définit le cadre institutionnel et le régime juridique de la pratique transfusionnelle et de l'approvisionnement en médicaments dérivés du sang.

Art. 2. - Au sens de la présente loi, on entend par :

- **acte transfusionnel** : processus réalisé au niveau des services de soins, passant de l'étape de la prescription, à celle de l'administration et de la traçabilité du produit sanguin transfusé ;
- **analyses immuno-hématologiques** : examens médicaux destinés à identifier les différents antigènes et anticorps correspondant aux groupes sanguins ;
- **donneur régulier** : donneur ayant donné une ou plusieurs fois son sang dans les trois dernières années ;
- **hémovigilance** : ensemble des procédures de surveillance et d'évaluation des incidents ainsi que des effets indésirables survenant chez les donneurs ou les receveurs de produits sanguins labiles ;
- **machine à cytaphérèse** : appareil utilisé pour le prélèvement d'un seul type de composant du sang et restituant les autres dans la circulation sanguine ;
- **médicaments dérivés du sang** : substances thérapeutiques fabriquées à partir du sang humain par des procédés industriels ;
- **produits sanguins** : produit issu du sang d'un donneur et destiné à être transfusé à un patient ;
- **produits sanguins labiles** : produit issu du sang d'un donneur et dont l'utilisation n'est possible que pendant une brève période de conservation ;
- **qualification biologique** : réalisation des tests de laboratoire destinés à s'assurer de l'absence de tout agent infectieux transmissible par le sang ;
- **saignée** : procédure thérapeutique consistant à réduire la quantité de sang chez les patients souffrant de polyglobulie ;
- **transfusion autologue** : procédure consistant à administrer du sang prélevé chez un patient dans sa propre circulation sanguine ;
- **transfusion sanguine** : procédure consistant à administrer par injection intraveineuse un produit sanguin dans l'organisme d'un patient ;
- **urgence thérapeutique** : situation nécessitant le recours à un traitement d'urgence.

Chapitre II. - *Les organes*

Art. 3. - Les structures de transfusion sanguine sont :

- le Centre national de Transfusion sanguine (CNTS) ;
- les Centres régionaux de Transfusion sanguine (CRTS) ;
- les Postes de Transfusion sanguine (PTS) et Dépôts de sang (DS).

Le service de santé des armées est autorisé à exploiter des structures de transfusion, conformément aux conditions de pratiques définies dans la présente loi.

Art. 4. - Le Centre national de Transfusion sanguine (CNTS) a pour mission de mettre en œuvre la politique nationale de transfusion sanguine.

A ce titre, il est notamment chargé :

- d'assurer le recrutement des donneurs de sang, les prélèvements, la qualification biologique, la conservation et la distribution du sang dans tout le pays à travers ses différents démembrements ;
- de gérer l'approvisionnement des structures transfusionnelles en équipements et réactifs au niveau national ;
- de veiller à la coordination des systèmes de management de la qualité et d'hémovigilance au niveau national ;
- de procéder à la collecte et à l'analyse des données nationales en transfusion sanguine ;
- d'assurer la formation et la recherche en transfusion sanguine ;
- de contribuer au développement d'activités de diagnostic et de prise en charge des maladies du sang.

Art. 5. - Les Centres régionaux de transfusion sanguine (CRTS) sont créés dans les capitales régionales, à proximité des hôpitaux et sont sous l'autorité du Centre national de Transfusion sanguine (CNTS).

Ils ont pour missions de mener des activités de recrutement des donneurs de sang, de prélèvements, de qualification biologique, de conservation, de distribution et de coordination des activités d'hémovigilance au niveau régional.

Art. 6. - Les postes de transfusion sanguine (PTS) peuvent être créés dans les établissements publics de santé sur demande du Directeur de l'EPS concerné et après avis du Directeur du Centre national de Transfusion sanguine (CNTS).

Ils sont sous l'autorité technique des Centres régionaux de Transfusion sanguine (CRTS) et sous la tutelle administrative et financière du centre hospitalier qui les abrite. Leurs missions sont limitées au recrutement des donneurs, à la conservation, à la distribution, aux analyses immuno-hématologiques chez les receveurs et à la coordination des actions d'hémovigilance. Ces postes de transfusion peuvent, cependant, mener des activités de qualification biologique des dons de sang en cas de nécessité.

Art. 7. - Les dépôts de sang peuvent être créés dans les structures sanitaires où le besoin se justifie avec comme objectif la conservation et la distribution de sang provenant du CNTS, des CRTS ou des PTS qui en assurent la tutelle technique. Ces dépôts peuvent également assurer les analyses immuno-hématologiques chez les receveurs et la coordination des actions d'hémovigilance dans leurs structures.

Les modalités de fonctionnement des Centres régionaux de Transfusion sanguine (CRTS), des Postes de Transfusion sanguine (PTS) et des Dépôts de sang (DS) seront précisées par décret

Chapitre III. - Modalités de prélèvement du don de sang

Art. 8. - Le donneur est une personne, d'âge compris entre dix-huit (18) et soixante (60) ans, qui donne son sang volontairement et sans rémunération de quelque nature que ce soit. Le don de sang est autorisé jusqu'à 65 ans pour les donneurs réguliers. La périodicité à respecter entre deux (2) dons de sang doit être au moins égale à trois (3) mois chez l'homme et à quatre (4) mois chez la femme.

Aucune contrainte physique, morale ou financière ne doit s'exercer sur le donneur de sang.

Le prélèvement sur des mineurs de plus de 17 ans, peut être effectué en cas d'urgence thérapeutique ou lorsqu'il n'a pu être trouvé de donneur majeur immunologiquement compatible, à la condition que la personne investie de l'autorité parentale ne s'y oppose par écrit.

Dans tous les cas, le poids minimal doit être au moins de 50 kilogrammes.

Art. 9. - Tout prélèvement doit être précédé d'un examen médical pour s'assurer que l'état de santé de la personne permet de le supporter et pour identifier chez le candidat au don de sang, des facteurs de risque par rapport à la transmission d'agents infectieux.

Le donneur de sang a l'obligation de fournir toute information qui puisse contribuer à la décision d'autoriser ou non le prélèvement.

Art. 10. - L'anonymat entre le donneur et le receveur doit être respecté. Il ne peut être dérogé à ce principe qu'en cas de nécessité thérapeutique.

Art. 11. - Des prélèvements spécifiques de globules rouges, de plaquettes ou de plasma peuvent être réalisés par machine à cytaphérèse, selon des conditions fixées par décret.

Art. 12. - Le sang prélevé par saignée chez des patients dans un but thérapeutique ne peut être utilisé pour une transfusion sanguine.

Art. 13. - Le prélèvement de sang peut être effectué chez un patient en vue d'une transfusion autologue, selon des modalités fixées par décret.

Chapitre IV. - Examens de laboratoires, de la préparation, de la conservation, de la distribution et de l'utilisation des produits sanguins

Art. 14. - Le sang, objet du don doit faire l'objet d'analyses biologiques pour le dépistage d'agents infectieux. Toute personne candidate au don doit être informée des analyses biologiques effectuées sur le sang qui lui est prélevé. Les résultats issus de ces analyses sont portés à sa connaissance avec toute la confidentialité requise.

Art. 15. - Les prélèvements, la préparation, les examens de laboratoire, la conservation et la distribution du sang ainsi que la gestion des déchets biomédicaux doivent être exclusivement effectués sous la responsabilité d'un médecin ou d'un pharmacien qualifié en transfusion sanguine.

Les exigences techniques de ces activités sont précisées par décret.

La délivrance de produits sanguins ne peut être effectuée que sur présentation d'une ordonnance médicale.

Art. 16. - Les conditions de conservation des différents produits sanguins depuis la structure qui délivre le sang jusqu'au lit du malade sont fixées par décret.

Art. 17. - L'acte transfusionnel est sous la responsabilité du médecin prescripteur qui doit en assurer la surveillance. Il doit s'assurer de la compatibilité du groupe sanguin du sang transfusé avec celui du receveur juste avant la transfusion de sang. L'acte transfusionnel ne peut être réalisé que dans un milieu de soins

Art. 18. - L'hémovigilance a pour objet la surveillance, le recueil et l'évaluation des effets indésirables survenant chez les donneurs ou les receveurs de produits sanguins labiles afin d'enquêter sur les causes et les conséquences de tels effets et de prévenir leur apparition ou leur récidive. Les règles de fonctionnement de l'hémovigilance sont fixées par décret.

Art. 19. - L'importation et l'exportation de médicaments dérivés du sang sont soumises aux dispositions de la réglementation en vigueur relative aux médicaments. A défaut de préparation industrielle au Sénégal, le Centre national de Transfusion sanguine peut conclure des contrats de sous-traitance du plasma dont il dispose avec des établissements de fractionnement en vue de la préparation de médicaments dérivés du sang.

Chapitre V. - Dispositions pénales

Art. 20. - Est punie d'un emprisonnement d'un (1) à trois (3) mois et d'une amende de cent mille (100.000) à quatre cent mille (400.000) francs CFA ou l'une de ces deux peines seulement, toute personne faisant le commerce de son propre sang.

Art. 21. - Est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à un million (1.000.000) de francs CFA, ou l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui vend le sang d'autrui.

Art. 22. - Est punie d'un emprisonnement d'un (1) à trois (3) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui prélève du sang en violation des articles 8 et 9 de la présente loi.

La confiscation du matériel ayant servi à cette activité ou l'ayant permis sera prononcée.

Art. 23. - Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à trois (3) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) francs à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui crée ou exploite une structure qui collecte ou prépare des produits sanguins, en violation de l'article 3 de la présente loi.

La confiscation du matériel ayant servi à cette activité ou l'ayant permis sera prononcée.

Art. 24. - Est punie d'un emprisonnement d'un (1) à trois (3) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, de manière frauduleuse, importe, exporte ou facilite le commerce de produits sanguins d'origine humaine.

Art. 25. - Est punie d'un emprisonnement d'un (1) à trois (3) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui passe outre les décisions de suspension, de retrait d'agrément technique ou de fermeture de son établissement.

Art. 26. - Les infractions prévues par la présente loi seront considérées comme étant, au point de vue de la récidive, un même délit.

Dans les cas prévus aux articles 20, 21, 22, 23, 24 et 25, lorsqu'il y a récidive, l'emprisonnement est obligatoirement prononcé et ne pourra assorti du bénéfice du sursis.

Chapitre VI. - Dispositions finales

Art. 27. - Les modalités d'exécution de la présente loi sont fixées par décret.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 03 juillet 2020.

Macky SALL

DECRET ET AVIS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Décret n° 2020-1493 du 1^{er} juillet 2020 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de la commission d'évaluation des agences d'exécution

RAPPORT DE PRESENTATION

Le décret n° 2010-1811 en date du 31 décembre 2010 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de la commission d'évaluation des agences d'exécution a créé une Commission d'évaluation des agences d'exécution et des structures administratives assimilées (CEAE) placée sous l'autorité du Premier Ministre et dont les membres sont nommés par arrêté primatorial. En outre, les avis de la Commission sont transmis au Premier Ministre.

Cependant, à la faveur de la réforme issue de la loi constitutionnelle n° 2019-10 du 14 mai 2019, le poste de Premier Ministre a été supprimé de l'architecture constitutionnelle.

En outre, décret n° 2010-1811 du 31 décembre 2010 précité ne prend pas en compte la création du Bureau Organisation et Méthodes (BOM) qui a remplacé l'ancienne Délégation à la Réforme de l'Etat et à l'Assistance technique (DREAT).

Dans un tel contexte, il a paru nécessaire de réaménager l'organisation et le fonctionnement de la Commission d'évaluation des agences.

Prenant en compte l'importance des retouches apportées au décret n° 2010-1811 en date du 31 décembre 2010, il est apparu plus opportun de procéder à son abrogation et à son remplacement par un nouveau dispositif réglementaire.

Le présent projet apporte les innovations majeures suivantes :

- le placement de la CEAE sous l'autorité du Secrétaire général du Gouvernement ;
- le remplacement du représentant de la Primature par celui du Secrétariat général du Gouvernement dans la composition de la CEAE ;
- la prise en compte de la création du BOM à la place de l'ancienne DREAT ;
- la transmission des avis de la CEAE au Président de la République.

Telle est l'économie du présent projet de décret.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Constitution ;

VU la loi d'orientation n° 2009-20 du 04 mai 2009 sur les agences d'exécution ;

VU le décret n° 2009-522 du 04 juin 2009 portant organisation et fonctionnement des Agences d'exécution ;

VU le décret n° 2010-1812 du 31 décembre 2010 relatif au contrat de performance applicable aux agences d'exécution ;

VU le décret n° 2019-901 du 13 mai 2019 fixant les attributions du Ministre, Secrétaire général du Gouvernement ;

VU le décret n° 2019-910 du 15 mai 2019 portant répartition des services de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés à participation publique entre la Présidence de la République, le Secrétariat général du Gouvernement et les ministères, modifié ;

VU le décret n° 2019-1819 du 02 novembre 2019 fixant la composition du Gouvernement ;

Sur le rapport du Ministre, Secrétaire général de la Présidence de la République,

DECREE :

Article premier. - En application de la loi d'orientation sur les agences d'exécution n° 2009-20 du 04 mai 2009, il est créé une Commission d'évaluation des agences d'exécution et structures administratives assimilées placée sous l'autorité du Secrétaire général du Gouvernement.

Art. 2. - La Commission d'évaluation des agences d'exécution a pour mission :

- de donner un avis sur l'opportunité de la création d'une agence sur la base du rapport présenté par son autorité de tutelle ;

- d'évaluer les agences existantes, en vue d'adapter leur mode d'organisation et de fonctionnement aux dispositions de la loi d'orientation et de proposer toute mesure de rationalisation nécessaire ;

- de formuler des propositions de classement des agences ;

- de donner un avis sur le projet de contrat de performance avant sa signature ;

- de donner un avis sur les rapports d'évaluation de performance des agences.

Art. 3. - La Commission d'évaluation des agences d'exécution, outre son président, comprend :

- un représentant de la Présidence de la République ;
- un représentant du Secrétariat général du Gouvernement ;
- deux représentants du Bureau Organisation et Méthodes ;

- un représentant du Contrôle financier ;

- un représentant de la Direction en charge du Secteur parapublic du Ministère des Finances et du Budget ;

- un représentant de la Plateforme des acteurs non étatiques.

Les membres de la Commission sont nommés par arrêté du Secrétaire général du Gouvernement, sur désignation des autorités des institutions et organismes dont ils relèvent.

La Commission peut faire appel à toute autre personne en raison des compétences particulières.

L'autorité de tutelle technique concernée est représentée à chaque séance de la Commission.

Art. 4. - La Commission est présidée par le Secrétaire général du Gouvernement.

Le secrétariat permanent est assuré par le Bureau Organisation et Méthodes.

Art. 5. - La Commission se réunit sur convocation de son président.

Le Secrétaire permanent prépare les réunions de la Commission et en dresse procès-verbal. Les avis de la Commission sont transmis au Président de la République.

Art. 6. - Les charges de fonctionnement de la commission sont inscrites dans le budget du Bureau Organisation et Méthodes.

Art. 7. - Des indemnités de session sont allouées respectivement au Secrétariat permanent et aux membres de la Commission.

Art. 8. - Le montant de ces indemnités est fixé par arrêté du Ministre des Finances et du Budget.

Art. 9. - Le présent décret abroge et remplace le décret n° 2010-1811 en date du 31 décembre 2010 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de la commission d'évaluation des agences d'exécution.

Art. 10. - Le Secrétaire général de la Présidence de la République, le Secrétaire général du Gouvernement, le Ministre des Finances et du Budget, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 1^{er} juillet 2020.

Macky SALL

**MINISTÈRE DES FINANCES
ET DU BUDGET**

AVIS DE SIGNATURE

« L'Etat du Sénégal représenté par le Ministre des Finances et du Budget,
Senelec, Kael Solaire SA, Société Générale de Banques au Sénégal
agissant en qualité d'agent en vertu du mandat conféré par Proparco,
Banque Européenne d'Investissement et la Société Financière Internationale
ont signé le 19 mars 2020 un Accord direct dans le cadre de la mise en œuvre
du projet de la centrale solaire de Kael ».

RUFISQUE - Imprimerie nationale DL n° 7297